

УДК 911.5

ВАЛЬЧУК О.М.

СТРУКТУРНА ОРГАНІЗАЦІЯ Й РІВНІ ПІЗНАННЯ ДОРОЖНИХ ЛАНДШАФТІВ

Значення доріг зокрема й дорожних ландшафтів загалом у життєдіяльності людей надзвичайно велике. Ще давні римляни говорили: "Via - vita", що в перекладі означає "Дорога - життя". У цьому немає перебільшення. Без доріг і створеної ними інфраструктури (дорожних ландшафтів) неможливе нормальне функціонування міст і сіл, розвиток економіки й культури. "... города плюс дорожная сеть - это каркас, это остров, на котором всё остальное держится" - писав М.М. Баранский [2]. І в наш час проблема розвитку та функціонування дорожних ландшафтів є однією з актуальних. Проте географи й ландшафтознавці не приділяють їй належної уваги. У жодному з географічних словників і довідників [5,10], енциклопедіях [4] поняття дорога й дорожні ландшафти не розглядаються. Складається враження, що їх не існує в структурі сучасних ландшафтів.

Отформатировано:
русский (Россия)

Дорога й дорожний ландшафт - два різних, але тісно взаємопов'язаних між собою, поняття. Дорога - основа, стрижень, головна вісь дорожнього ландшафту. З лінгвістичного погляду, термін "дорога", мабуть, є загальним (узагальнюючим). Він змінювався разом з розвитком та зміною функцій доріг й пройшов шлях від стежки (доріжка, пугівець, манівець, простець, тропа, стежа, стезя, хідник, пішник і т.п. - всього нам відомо 18 синонімів), через дорогу (кам'янка, гостинець, шлях, путь, тракт, шосе, соше, соша і т.п. - відомо 12 синонімів) до траси, магістралі, автостради...

Найпростіше (або найбільш загальне) визначення **дороги¹** дано в лінгвістичних словниках - це "смуга землі, по якій їздять і ходять" [9]. Якщо географічний зміст у цьому визначенні є ("смуга землі"), то антропогенна суть терміну "дорога" відсутня. Мабуть, одним з перших на це звернув увагу В.І. Даль: "дорога - накатанное или нарочно подготовленное различным образом протяжение, для езды, для проезда, для прохода" [5].

Примечание [W1]:

У подальшому будівельники, інженери-дорожники й архітектори дорогу розглядали лише як господарський об'єкт відповідного функціонального призначення. Це знайшло відображення і в законі України "Про дорожний рух" де визначено: "Автомобільною дорогою є частина території, в тому числі в населеному пункті, що призначена для руху транспортних засобів і пішоходів, з усіма розташованими на ній спорудами" [7].

При ландшафтному проектуванні, зокрема автомобільних доріг, дорога розглядається як антропогенний елемент ландшафту [1]. Це в кращому випадку, здебільшого, як техногенний елемент рельєфу. З ландшафтознавчого погляду, дорогу необхідно й доцільно розглядати в декількох аспектах.

Дорога як інженерний елемент ландшафту, формується й функціонує в процесі будівництва й активної експлуатації, час від часу перебудовується (розширюється, випрямляється, удосконалюється конструкція й дорожне

¹Є й інше розуміння терміну "дорога" - напрям чисісь діяльності, життєвої обставини [9].

покриття тощо). Розвиток усіх процесів, зокрема й природних, постійно й повністю контролюється людиною (технікою). Разом з тим, цей інженерний елемент, в процесі формування активно впливає на довкілля, сприяє зародженню й подальшому функціонуванню дорожніх ландшафтів.

Дорога як техногенний елемент ландшафту формується у результаті припинення активної експлуатації дороги й відповідного догляду за нею. Розвиток природних процесів контролюється лише частково й дорога (дорожнє полотно - асфальт, бетон і т. п.) пасивно взаємодіє з прилеглим довкіллям. Як пасивний техногенний елемент, такі дороги можуть залишатися у ландшафті тривалий час у залежності від господарських потреб.

Як у першому, так і в другому випадках у функціонуванні дороги вирішальне значення має техніка, тому інколи ці два поняття доцільно об'єднувати й дорогу розглядати як **технічний елемент ландшафту**.

Дорога як власне антропогенний елемент ландшафту функціонує після припинення її експлуатації та догляду за нею. У цьому випадку дорога розвивається за природними закономірностями як звичайний антропогенний комплекс.

Розгляд доріг як своєрідної "тріади" елементів ландшафту інколи може бути порушеним. Спрямлення доріг в окремих випадках призводить до відчуження значних їх ділянок й тоді останні з інженерного елемента ландшафту перетворюються у власне антропогенний, без проміжної стадії - техногенної. Може бути й навпаки.

Дорожні ландшафти. Вперше їх виділив (без визначення), дав загальну характеристику й об'єднав в окремий клас антропогенних ландшафтів Ф.М. Мільков [8]. **Дорожні ландшафти** - це складні системи антропогенного походження, структуру й характер функціонування яких визначають власне дороги й численні прилеглі до них об'єкти (інфраструктура - інженерні споруди, сервісні пункти, лісові смуги тощо). Фахівці - дорожники, що займаються ландшафтним проектуванням, під дорожніми ландшафтами розуміють "... типичные, чередующиеся и влияющие на принципы проложения трасы сочетания и группировки элементов рельефа местности, растительности, водных и заболоченных поверхностей, а также возникшие в результате деятельности человека сельскохозяйственные угодья, лесные и горные выработки, жилые здания и промышленные предприятия" [1]. Навіть без детального аналізу видно, що це визначення не лише громіздке, але явно не відповідає суті, особливо сучасного дорожнього ландшафту. Є й інші визначення [3,6], проте вони підкреслюють, виділяють лише якусь одну характерну рису дорожнього ландшафту, а не його загальні особливості.

Дорожні ландшафти помітно відрізняються від інших комплексів антропогенного походження і мають лише їм притаманні *ознаки*.

Дорожні ландшафти продукт багатовікової й специфічної діяльності людей, які не лише мають значення й для всіх інших господарських сфер, але й об'єднують їх, формують єдиний каркас антропогенного ландшафту.

Дорожні ландшафти характеризуються своєрідним лінійним розповсюдженням у просторі ("лінійна географія").

Значення й роль дорожніх ландшафтів у структурі сучасних ландшафтів, зокрема й України, постійно й швидкими темпами зростатиме.

У формуванні екологічної ситуації будь-якого освоєного регіону світу чи розвинутої країни, фактор функціонування дорожніх ландшафтів стає визначальним.

Завдяки тому, що дороги формують і визначають особливості функціонування дорожніх ландшафтів у структурній організації останніх доцільно виділяти три групи дорожніх ландшафтних систем (рис. 1).



Рис. 1 Структурна організація дорожніх ландшафтів

Дорожні ландшафтно-інженерні системи (ДЛІС) - це сучасні *активно* діючі дороги з усією інфраструктурою, що забезпечує належне її функціонування. Природні (натуральні й антропогенні) процеси ДЛІС повністю контролюються людиною, їх будь-які прояви оптимізуються й підтримуються, у відповідному до потреб системи, стані. Головну роль у функціонуванні дорожніх ландшафтно-інженерних систем відіграють технічний блок і блок контролю за їх станом.

Дорожні ландшафтно-техногенні системи (ДЛТС) - це системи у яких відсутній блок управління і лише частково функціонує технічний блок. Іншими словами - це ДЛІС, що вийшла з активного функціонального використання. У такій системі всі інженерні споруди, зокрема й дорога, лише частково підтримуються людиною (за необхідністю), вони *пасивно* взаємодіють з довкіллям. На ДЛТС активніше починають впливати регіональні й зональні природні чинники, вони не є джерелом забруднення довкілля. У структурній організації дорожніх ландшафтів ДЛТС займають проміжне становище між ДЛІС і дорожніми ландшафтними комплексами, що вийшли з під контролю людини. Разом з тим, у функціонуванні ДЛІС і ДЛТС важливе значення має техніка, технічний блок, тому ці системи можна розглядати разом як **дорожні ландшафтно-технічні системи**. Наявність технічного блоку і його контроль за функціонуванням дорожніх ландшафтних комплексів дає можливість віднести ДЛІС і ДЛТС до азональних, в яких розвиток лише окремих антропогенних елементів і природних (натуральних і антропогенних) процесів залежить від природних умов.

Власне дорожні ландшафти (ВДЛ) - це виведені з експлуатації дорожні ландшафти (технічний блок і блок управління відсутні), що розвиваються за природними закономірностями. Такі дорожні ландшафти й, особливо дороги, тривалий час зберігаються у вигляді витягнутих невисоких насипів різної

конфігурації. Від прилеглих полів, лісів і лук вони відрізняються не лише геологічною будовою і поверхневими формами, але й рослинністю, характером розвитку ерозійно-аккумулятивних процесів, температурним режимом тощо [6].

Усі виділені групи дорожніх ландшафтів – системи, але системи з різною структурною організацією. Їх пізнання – процес значно складніший, ніж вивчення натуральних ландшафтів і, відповідно, повинен проходити на різних рівнях (рис. 2).

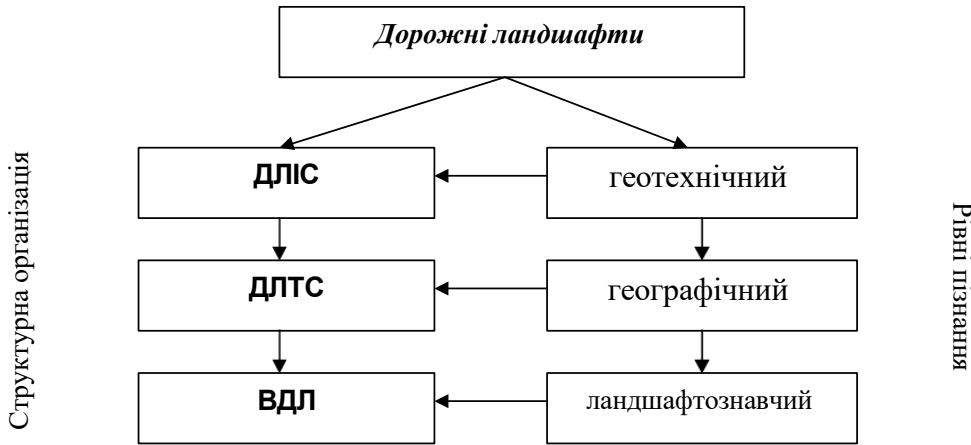


Рис. 2 Рівні пізнання структурної організації дорожніх ландшафтів

Власне дорожні ландшафти, як і натуральні (корінні, незаймані) – компонентні системи, єдиний комплекс рівнозначних компонентів². Проте, якщо в структурі натуральних ландшафтів наявні лише незаймані або докорінно не змінені людиною компоненти, то в структурі власне дорожніх ландшафтів, крім них, переважають й визначають властивості та особливості функціонування технічні (інженерні споруди, дорога) й антропогенні (лісосмуги, виїмки, насипи, загатні болота й озера тощо) елементи.

Саморозвиваючись за природними закономірностями ВДЛ поступово входять у стан рівноваги з навколишніми ландшафтами. Інколи їх, або їх окремі ландшафтні комплекси, здебільшого на рівні фацій та урочищ, навіть важко відрізнити від натуральних аналогів. Покинута в 50-х роках XIX ст. залізниця в сосновому бору на південно-західній околиці містечка Турбів Вінницької області (Побузьке Полісся), після зняття шпал і колії, повністю заросла березою бородавчатою³ (*B. verrucosa* Ehrh), вільхою сірою (*Alnus incana* (L.) Willd), кленом гостролистим (*Acer platanoides* L.), сосною звичайною (*Pinus silvestris* L.) й тепер нагадує оз північних поліських районів України. До таких “дорожніх” урочищ відносяться заболочені пониження й водойми у придорожніх виїмках або балках, що утворилися в результаті підпора ґрунтових вод дорогою. Людина інколи використовує такі антропогенні комплекси, але на подальший їх розвиток може не впливати. Завдяки розвитку власне дорожніх ландшафтів за природними

Примечание [w2]:

Отформатовано:
український

Отформатовано:
український

Отформатовано:
український

Отформатовано:
український

Отформатовано:
український

Отформатовано:
український

² Автор використовує поняттям “ландшафт” і “ландшафтний комплекс” у загальному, а не регіональному розумінні

³ Латинські назви рослин даються лише при їх першому згадуванні у тексті.

кономічностями, вивчення їх ведеться на *фізико-географічному (ландшафтному) рівні*, методами класичного (традиційного) ландшафтознавства, але з обов'язковим врахуванням генезису ВДЛ. Саме генезис власне дорожніх ландшафтів передбачає (навіть вимагає) використання методів антропогенного ландшафтознавства. Ландшафтний рівень пізнання ВДЛ не випадково завершується вивченням лише їх природних властивостей.

На *географічному рівні* проходять дослідження дорожніх ландшафтно-техногенних систем. Тут дослідження природних закономірностей (природного блоку) доповнюються економічним аналізом комплексів і систем техногенного блоку. Це вимагає відповідних знань у сфері економіки, лісового й сільського господарств, культури тощо. Такі дослідження дають можливість пізнати не лише сучасний стан ДЛТС, але й встановити тривалість їх розвитку (затухання) в майбутньому, вирішити проблеми безпеки експлуатації й підтримання відповідного естетичного виду тощо.

Дорожні ландшафтно-інженерні системи вивчаються на *геотехнічному рівні*, де географічні (покомпонентні) й ландшафтні знання про об'єкт доповнюються їх інженерно-технічними характеристиками. Дослідження цього рівня органічно поєднують в собі знання з природничої географії, ландшафтознавства, економіки, техніки, екології й культури. Таких фахівців у нас поки-що немає, хоча необхідність в них давно назріла. На геотехнічному рівні проведені окремі дослідження П.Г. Тищенко, Г.І. Швєбса, М.Д. Гродзинського, Г.І. Денисика. Їх визначальна риса – чітко виражений конструктивний характер. Дорожні ландшафти на географічному й геотехнічному рівнях ще не вивчалися.

Таким чином, в ландшафтознавчих дослідженнях необхідно чітко розрізнати поняття “дорога” й “дорожній ландшафт”. Дорога основний технічний (інженерний, техногенний) елемент дорожнього ландшафту, який формує і визначає головні особливості його функціонування. Своєрідна структурна організація дорожніх ландшафтів вимагає трьох рівнів їх пізнання: ландшафтознавчого, географічного й геотехнічного. Ці рівні суттєво відрізняються один від одного, але й тісно взаємопов'язані між собою. Застосування в дослідженнях дорожніх ландшафтів знань фахівців різних галузей (географії, економіки, техніки й культури) дає можливість зрозуміти специфіку їх становлення й розвитку, пізнати сучасну структуру й характер функціонування, розробити оптимальні варіанти розвитку дорожніх ландшафтів і вирішення екологічних проблем у майбутньому.

1. Бабков В.Ф. Ландшафтное проектирование автомобильных дорог. – М.: Транспорт, 1980. – 189 с.; 2. Баранский Н.Н. Экономическая география. Экономическая картография. – М.: Географгиз, 1960. – 452 с.; 3. Веприк Н.П. Зміни ландшафтів Північної Буковини в кінці 18 – початку 19 століття. Автореферат канд. географ. наук. – Чернівці, 2002. – 16 ст.; 4. Географічна енциклопедія України. У 3 т. – К.: Українська енциклопедія ім. Бажана, 1989. – 1993; 5. Даль В.И. Толковый словарь. – М.: Госиздат словарей, 1955. – С. 473; 6. Денисик Г.І. Антропогенні ландшафти Правобережної України. – Вінниця: Арбат, 1998. – 292 с.; 7. Закон України “Про дорожній рух”. /Транспортное право Украины. / Сост. В.В. Сунцов, - Харків: Консум, 1998. – 495 с.; 8. Мильков Ф.Н. Рукотворные ландшафты. – М.: Мысль, 1978. – С. 29 – 40; 9. Словник синонімів української мови. У 2-х т. – К.: Наук. думка, 1999. – Т.1 – С. 454; 10. Четырехязычный энциклопедический словарь терминов по физической географии. – М.: Советская энциклопедия, 1980. – 703 с.

The concepts “road” and “ a road landscape ” are determined, the question of structural organization and levels of knowledge of road landscapes surveyed.

Отформатировано:
украинский

Отформатировано:
украинский